

# La prise en compte du risque pour la vie humaine dans les décisions publiques

## *Le cas des infrastructures de transport*

Jacques SICHERMAN

La question de savoir s'il est utile, et si c'est le cas, légitime, de fixer une valeur à la vie humaine pour améliorer la qualité de décisions publiques soulève bien des interrogations de natures très diverses (économique, morale, politique, philosophique). Elle mérite donc d'être examinée, en particulier à travers les positions que prennent à ce sujet les pouvoirs publics, officiellement à travers les textes, mais aussi dans la réalité de l'action de nos collectivités, et en premier lieu de l'État, notamment dans le domaine des infrastructures de transports qui reste, en France, l'un des domaines importants de l'application de cette notion parfois controversée.

### **Une question moralement insoutenable... ?**

Le premier mouvement ne peut être en effet qu'un mouvement de recul : comment peut-on laisser penser qu'on puisse donner une valeur monétaire à la vie humaine ? N'est-elle pas infinie ? Qui sauve une vie sauve l'humanité toute entière disaient les sages du talmud...

Mais si l'on y réfléchit bien, chacun, sans toujours s'en rendre compte, fait en permanence des choix qui, implicitement, reviennent à mettre en balance, d'un côté le risque que l'on accepte de prendre pour sa propre vie, voire celle d'autres personnes et, de l'autre, ce que l'on attend de la décision à prendre, certains des effets attendus de l'action que l'on envisage de mener étant parfois susceptibles de se voir attacher une valeur monétaire.

Par exemple : si vous vous apprêtez à vous rendre de Metz à Sarrebourg en voiture, vous avez le choix d'emprunter soit l'autoroute, soit la route départementale via Château-Salins. Le second choix vous fait économiser une somme variable selon le coût de revient kilométrique de votre véhicule ; elle

se situe autour d'une trentaine d'euros, au prix d'une perte de temps d'un quart d'heure environ, mais surtout, et c'est là notre sujet, au prix de l'acceptation d'un risque d'accident grave bien supérieur pour vous et vos passagers : malgré un trajet un peu plus court, vous acceptez, du fait que les autoroutes offrent, comme le montrent les statistiques d'accidents, une sécurité bien supérieure à celle des routes ordinaires, un risque quatre fois plus grand que la perte d'une vie humaine soit le prix du choix de cette alternative.

Donc si vous choisissez de passer par Châteaux-Salins (et j'ai pu constater que c'est un choix fréquent), même si la décision peut faire appel à d'autres types de considérations (le plaisir pris à la contemplation à vitesse plus modérée de paysages de plus grande qualité, par exemple), on voit que, sans vous en être rendus compte, vous avez fait un choix qui exprime implicitement que, dans ce cas précis, vous n'attachez pas un prix infini à la vie humaine, puisque vous n'êtes pas prêts à prendre systématiquement l'option qui réduit le plus le risque de perdre la vôtre et celle de vos passagers.

### **... Ou une démarche d'intérêt public ?**

Il est du reste frappant de voir un grand humaniste comme Albert Jacquard soutenir avec vigueur la nécessité de prendre explicitement en considération dans les décisions publiques, et de manière chiffrée, leurs conséquences sur les risques qu'elles font encourir. Il exprime cette position dans un livre dont le titre *J'accuse l'économie triomphante*<sup>1</sup>, montre pourtant assez bien la philosophie qu'il y développe, très critique d'un système de pensée dans lequel l'analyse économique devrait diriger tout comportement, public ou privé. « Le passager d'un avion », écrit-il, « court beaucoup moins de risque, au kilomètre parcouru, qu'un cycliste dans les rues de Paris. Les constructeurs d'avions et les compagnies de transport ont accepté de payer très cher la fiabilité des appareils et des installations, les cyclistes n'ont qu'à veiller à leur propre sécurité. Tout s'est donc passé comme si, dans les choix d'investissements, la vie d'un passager avait eu une valeur très supérieure à celle d'un cycliste ».

Et, poursuit-il : « Le nombre total des accidents mortels aurait été inférieur si ces deux valeurs avaient été considérées comme égales ; les économies acceptées sur la sécurité aérienne auraient fourni des crédits permettant de généraliser les pistes cyclables. Il n'est donc pas absurde de poser le problème de cette évaluation ». Il combat cependant durement la manière utilisée à l'époque pour conduire cette évaluation, je reviendrai sur ce point.

---

1. JACQUARD (Albert), *J'accuse l'économie triomphante*, Calmann-Lévy, 1995.

## **L'utilité des projets publics**

Pour bien apprécier les questions que soulève la prise en compte des risques pour la vie humaine, dont l'intérêt est ainsi mis en évidence même par des « antiéconomistes », il est nécessaire de passer quelques instants sur l'évaluation de l'utilité dans les décisions publiques, quitte à paraître m'écarter un instant du cœur de mon sujet. Est-il, au fond, bien nécessaire d'évaluer les bénéfices d'un projet d'ouvrage public au regard de son coût avant d'en décider la réalisation ? La lecture de la presse laisse au contraire penser que les décisions sont bien plutôt le résultat d'après débats dans des enceintes diverses que d'une analyse systématique. Et le besoin d'une telle approche méthodique n'a pas toujours été ressenti comme une évidence.

Ce besoin ne s'est du reste apparemment imposé que récemment et suscite encore de nombreuses réserves. Il n'est pas facile de trouver, par exemple, d'analyse précise des avantages d'un ouvrage public dans la littérature antique.

Il est frappant de constater, par exemple, que le fameux et passionnant traité sur la gestion des eaux de Frontin, haut magistrat Romain du 1<sup>er</sup> siècle, pourtant très complet tant au plan technique que juridique ou administratif, alors même qu'il cite de manière précise le coût de certains ouvrages, ne dit rien sur ce qui fonde l'utilité manifeste qu'il leur accorde. Il expédie la question en une seule courte phrase, où il oppose la nécessité évidente de ces aqueducs aux inutiles pyramides d'Egypte et aux travaux célèbres, mais sans objet, des Grecs<sup>2</sup>.

Cela commence à changer au XVIII<sup>e</sup> siècle. Condorcet et d'Alembert, chargés d'expertiser des projets de canaux en Picardie se posent la question de savoir « comment [en] évaluer le rapport du coût aux bénéfices », ces derniers étant liés à des gains de temps dans le transport, mais aussi à des avantages de natures diverses, en matière de santé publique par exemple, attendus de l'assainissement de la région par l'assèchement des marais. Un historien qui a étudié le rapport de cette mission estime que « si l'analyse est trop vague pour être qualifiée de « calcul économique », elle montre déjà des préoccupations en la matière »<sup>3</sup>.

Un pas décisif est franchi au XIX<sup>e</sup> siècle dans la tentative de trouver la manière de rendre plus rationnels des choix publics. Jules Dupuit, ingénieur des Ponts et Chaussées, jette les bases « De la mesure de l'utilité des travaux

---

2. FRONTIN, *De aquis*, § 16.

3. CRÉPEL (Pierre), in *La mesure, instruments et philosophie*, sous la direction de Jean-Claude BEAUNE, 1994.

publics ». C'est le titre de sa publication la plus célèbre<sup>4</sup>. « L'économie politique n'a pas encore défini d'une manière précise les conditions que ces travaux doivent remplir pour être réellement utiles » explique-t-il, et il veut combler cette lacune. Pour lui, la décision de réaliser une route, un chemin de fer, un canal, devrait, écrit-il, uniquement « consacrer des faits démontrés par l'économie politique ». Même s'il reconnaît que certains paramètres qui définissent l'utilité de l'ouvrage pour ses utilisateurs potentiels sont délicats à calculer (et on est pourtant encore loin de l'idée de prendre en considération une valeur des risques pour la vie humaine), il fait apparaître que le calcul permet au moins de déterminer, compte tenu de ces incertitudes, un coût de l'ouvrage en dessous duquel il est assurément utile à réaliser, et un niveau au-dessus duquel ce coût est de manière certaine trop élevé au regard de l'utilité qu'il présente.

Mais une fois sur cette voie, il devient difficile d'ignorer, simplement parce qu'on ne saurait comment les intégrer au calcul, des éléments qui, incontestablement, doivent être portés soit au crédit des avantages espérés d'un projet, soit au nombre de ses inconvénients, même si leur valeur ne peut pas être déterminée par le marché, c'est-à-dire à travers la mise en relation de vendeurs et d'acheteurs potentiels.

Et en effet, l'analyse économique (on dit à présent « socio-économiques », peut-être précisément pour bien montrer qu'on ne se désintéresse nullement d'aspects qui n'ont pas de valeur marchande) de l'utilité d'un ouvrage est devenue depuis 1982 une obligation légale, du moins pour les « grands projets d'infrastructure » au sens de la loi d'orientation des transports intérieurs publiée cette année-là<sup>5</sup>.

Les textes imposent, depuis cette loi fondatrice, de faire apparaître dans les dossiers de l'enquête publique de tels projets une « évaluation socio-économiques » dont la description figure dans un décret qui expose : « L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte [...] une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, [...] des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures [...]. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité [...]. Il tient compte [...] des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, [...]. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires »<sup>6</sup>.

N'est-il pas un peu plaisant d'introduire dans notre droit l'obligation de se livrer à des analyses économiques pour la prise de décisions d'intérêt public,

---

4. DUPUIT (Jules), *De la mesure de l'utilité des travaux publics*.

5. Loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, art. 14.

6. Décret du 17 juillet 1984, art. 4.

au moment même où se répand dans l'opinion, après avoir émergé il y a plus d'un siècle dans la philosophie et les sciences humaines, une vigoureuse réserve vis-à-vis de la rationalité, et de l'expertise ? Et l'étonnement n'est-il pas encore plus naturel lorsque ce qui est en cause semble impossible à appréhender à travers des concepts aussi réducteurs ? Comment réduire la vie humaine à quelques équations ?

On observera cependant que les textes ne contraignent pas les décideurs à « consacrer les faits démontrés par l'économie politique », comme le souhaitait Dupuis à une époque marquée par la tentation positiviste, et ces analyses dont ils rendent obligatoires la publication, ne sont pas censés déterminer la décision, ils doivent l'éclairer.

Mais l'obligation qui est faite par les textes de ne pas prendre ce type de décisions sans un éclairage par des analyses rigoureuses, « sur la base de grandeurs physiques et monétaires » soulève une question : comment procéder pour donner une valeur monétaire à des inconvénients ou des avantages qui ne font pas l'objet de mise en relation d'acheteurs et de vendeurs permettant de déterminer un prix de marché ?

C'est le cas des conséquences environnementales d'un projet, l'exposition au bruit généré par une nouvelle route, ou la diminution de cette exposition par exemple. C'est le cas des vies épargnées par la diminution du risque d'accidents mortels attendue d'un projet, qui nous occupe ici.

Il s'agit bien d'utiliser au mieux, au regard de toutes les considérations en jeu, les fonds publics disponibles.

Imaginons deux projets en concurrence pour l'usage de crédits limités, par exemple, l'un, disons la voie nouvelle très attendue par ceux qui veulent rejoindre l'autoroute de Longwy à partir de l'A4 sans se faire prendre dans les célèbres encombrements des itinéraires actuels, et l'autre, par exemple la mise à deux fois deux voies de quelques kilomètres de la route entre Lunéville et Sarrebourg à Saint-Georges, qui n'a aucun intérêt pour la circulation et les usagers sinon de réduire le nombre d'accidents très graves d'une section où il s'en produit beaucoup trop. Comment faire pour départager ces deux projets alternatifs quand les fonds ne permettent pas de les réaliser simultanément ?

### **Comment déterminer les valeurs à prendre en compte pour les vies susceptibles d'être épargnées ?**

On l'aura compris, il ne s'agit bien entendu nullement d'attribuer une valeur monétaire à la vie d'une personne précise qu'il serait possible de sauver en acceptant d'y « mettre le prix ». Le conjoint d'une personne qui souffre

d'une maladie qui la condamne, sauf à lui faire bénéficier d'une intervention à l'étranger, sera sans nul doute prêt à réaliser toutes ses possessions et à emprunter tout ce qu'il lui serait possible de convaincre un banquier de lui prêter, sans compter ce qu'il pourrait persuader ses amis de lui donner, pour assumer le coût de cette opération salvatrice. La notion de valeur de la vie n'a pas de sens dans un tel cas. Il s'agit donc ici de tout autre chose : face à la possibilité de limiter la probabilité d'occurrence d'un risque, combien la société est-elle disposée à investir pour chaque vie humaine susceptible d'être ainsi statistiquement épargnée ?

Alors, comment déterminer une telle valeur ?

### **Le « capital humain »**

On peut d'abord être tenté de la reconstituer à partir d'éléments qui peuvent, eux, trouver une mesure monétaire, et faire le compte de ce qu'un individu disparu aurait produit pour la société s'il avait vécu. Indépendamment de difficultés de méthodes que je ne détaillerai pas, ce mode d'évaluation, sur lequel les économistes ont beaucoup travaillé au début des années 60, s'est heurté à des difficultés d'acceptation d'ordre éthique. Bien entendu, l'usage que l'on doit faire de ces valeurs étant statistique, le fait que le résultat est nécessairement différent d'un individu à l'autre ne devrait pas avoir beaucoup d'importance, car c'est la moyenne sur un grand nombre de personnes qui seule détermine la valeur à utiliser dans la perspective d'une décision publique. Il reste qu'une méthode qui par sa nature même accorde une valeur d'autant plus grande à la vie que l'on contribue davantage au Produit National Brut soulève des réticences aisément compréhensibles : par exemple, la vie des femmes devrait-elle conduire à une valorisation moindre du simple fait qu'elles disposent en moyenne d'un revenu inférieur à celui des hommes ? Et comment traiter le cas de ceux dont la contribution ne passe pas par le marché du travail, comme les mères au foyer par exemple. Sans parler du fait, non moins inacceptable, qu'à ceux dont la disparition entraînerait une économie pour la société (comme les retraités par exemple) devrait être affectée dans un tel cadre une valeur négative !

Malgré le fait que ces disparités inacceptables disparaissent, en pratique, dans l'utilisation de valeurs globales statistiques, elles ont entraîné un rejet de principe, probablement porté par la crainte que ce type d'approche nous habitue à trouver tolérable, « par glissements successifs » comme dit Albert Jacquard dans l'ouvrage déjà cité, des décisions différentes selon les catégories qu'elles concernent, et Jacquard cite l'exemple d'un « chef de service hospitalier anglais qui réservait certains soins coûteux aux patients ne dépassant pas tel âge ».

Par ailleurs, il est clair qu'en tout état de cause, une telle approche, si elle était acceptée, devrait être à tout le moins complétée ; car la disparition d'une vie humaine est loin d'avoir des conséquences uniquement économiques. Elle cause évidemment des préjudices d'une tout autre nature, notamment d'ordre affectif pour les proches de la victime, que de multiples décisions judiciaires reconnaissent.

Cette voie dite du « capital humain » a tout de même été, faute d'autres méthodes disponibles à l'époque, celle sur laquelle s'appuyaient les premières instructions officielles qui introduisirent, en 1970, cette préoccupation pour l'évaluation des projets routiers de l'État au regard de leur capacité à préserver des vies humaines. L'idée était qu'il valait mieux utiliser des valeurs discutables que rien, ce qui serait revenu à considérer sans le dire, que la vie humaine épargnée avait une valeur nulle, puisqu'on ne l'aurait pas prise en compte dans l'évaluation des projets. L'analyse était d'ailleurs complétée par une appréciation de la perte affective pour les proches, fondée sur des décisions d'indemnisation prononcées par les tribunaux.

Mais le caractère très insatisfaisant de cette approche a suscité des réflexions pour trouver d'autres voies.

### **Le « consentement à payer »**

Des méthodes se sont développées pour surmonter ces difficultés, qui reposent sur ce qu'on appelle couramment le consentement à payer.

Pour mieux en comprendre l'esprit, imaginons un pays de dix millions d'habitants tous identiques (c'est évidemment une pure vue de l'esprit pour les besoins de la présentation), qui perd tous les ans mille vies sur ses routes. Un ingénieur de génie découvre un procédé de pulvérisation des couches de roulement qui, augmentant l'adhérence des pneumatiques dans des proportions spectaculaires, ramènerait le nombre des victimes à cinq cents. Une

#### **Le consentement à payer**

Un traitement vient d'être inventé, qui permet de rendre les routes plus sûres, en le renouvelant tous les ans.

Il permet d'épargner sur les routes, par an : 500 tués

Dans un pays de : 10 millions d'habitants

Chacun des habitants accepte de contribuer pour : 100 euros

Ils accordent donc implicitement une valeur de 2 millions d'euros à chaque vie épargnée, car la collecte produit un milliard pour 500 victimes épargnées.

consultation habilement menée montre que les habitants se déclarent prêts à verser chacun au plus cent euros par an pour parvenir à ce résultat. L'on recueille donc un milliard d'euros pour réduire de cinq cents le nombre de décès. Les habitants de ce pays ont donc implicitement fixé une valeur de deux millions d'euros à chaque victime épargnée.

La question est de savoir comment s'y prendre pour faire révéler ce consentement à payer (qui peut dans certains domaines être aussi un consentement à recevoir, par exemple dans le cas de personnes qui accepteraient un emploi présentant davantage de dangers, en contrepartie d'une rémunération plus élevée).

### **« L'évaluation contingente »**

Une première méthode, dite « de l'évaluation contingente », consiste à mener des enquêtes où l'on demande aux personnes interrogées le prix qu'elles seraient prêtes à payer pour réduire dans des proportions déterminées le risque qu'elles prennent en se rendant à une destination qui leur est indiquée. Dans un tout autre domaine que celui des transports, la question pourrait être de savoir quel sacrifice elles seraient prêtes à accepter sur leur salaire pour obtenir un emploi moins risqué, par exemple.

Les difficultés méthodologiques soulevées par cette méthode sont communes pour la plupart à toutes les formes d'enquêtes, avec des biais possibles bien connus. Celles dans laquelle l'individu interrogé doit s'imaginer prendre un parti auquel il n'avait pas nécessairement réfléchi auparavant sont particulièrement délicates. La réponse donnée constitue au mieux une intention, pas vraiment une action, quelle est donc sa crédibilité ?

### **La méthode « hédoniste »**

Une autre piste consiste à étudier les préférences révélées implicitement par les comportements des individus ou de collectivités et les choix qu'ils ont arrêtés (c'est la méthode dite « hédoniste »).

Essayons de nous représenter l'exemple d'une famille de quatre personnes, qui trouverait trop élevé le coût du billet de chemin de fer pour se rendre à Paris en TGV. Si vous faites l'hypothèse que la perte de temps lui est égale parce que la famille est en vacances, la connaissance des risques encourus dans les deux cas, évidemment bien moindre en train, et de la différence du coût de revient du voyage, permet de déterminer, par un calcul identique à celui que je vous ai déjà présenté, une valeur maximale que cette famille attribue implicitement à la vie de chacun de ses membres. L'observation de



multiples cas de cette nature, qu'il s'agisse de décisions privées ou publiques permet donc théoriquement de fournir une valeur à prendre en compte dans les décisions publiques.

Cette approche par le consentement à payer, affirme le Commissariat du Plan dans un rapport de 2001<sup>7</sup>, « tend à apparaître aujourd'hui plus pertinente, voire plus démocratique, que celle du capital humain pour évaluer la rentabilité des investissements de sécurité dans le secteur des transports ».

La difficulté avec ces deux méthodes, c'est qu'elles conduisent à des résultats très dispersés, ainsi que très différents, selon le niveau de revenu et selon les pays, mais aussi en fonction de la nature du risque. Des études ont montré, par exemple, un consentement à payer bien plus élevé pour éviter un risque de cancer, que pour diminuer dans la même proportion le risque de mourir sur la route.

Un chercheur d'une université américaine a illustré de manière parlante ces différences de comportement selon la nature du risque. Il a proposé aux personnes de l'échantillon qu'il a réuni, un choix fictif entre deux projets de même coût<sup>8</sup> :

Le projet A porte sur l'aménagement d'une section de route dont on attend, pour l'avenir, une diminution de dix tués.

Le projet B consiste à éliminer toute matière inflammable des rames d'un réseau de métro, avec un bénéfice dans l'avenir en espérance mathématique de 0,2 tué épargné.

Tous les spécialistes de transport auxquels cette alternative a été proposée ont opté pour le premier projet. En revanche, la population générale opte majoritairement pour la deuxième solution. Car les personnes interrogées voient bien là que le gain est statistiquement très faible ; mais, si l'accident se produit néanmoins, il conduit à une catastrophe d'une ampleur insupportable.

C'est sans doute ce type de réaction qui conduit, sans que cela puisse être attribué à un raisonnement conscient, à ce que, comme le déplorait Albert Jacquard, des sommes infiniment plus grandes sont dépensées par victime épargnée dans l'aviation de transport et dans le chemin de fer, que sur la route, où l'hécatombe est mieux acceptée.

---

7. BOITEUX (Marcel), *Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, Commissariat Général du Plan, 2001.

8. In *The price of saving lives* publié dans *Developing railways*, 1993, p. 23.

Alors, devant des résultats aussi dispersés, que faire pour déterminer une valeur qui permette de répondre au besoin ainsi exprimé par des philosophes comme Albert Jacquard, et imposé par les textes ?

Comme nous l'avons déjà indiqué, des chiffres discutables sont toujours préférables à rien, car adopter la valeur « 0 » pour un avantage attendu d'un projet, sous prétexte qu'on n'a pas la possibilité de fournir une valeur incontestable, revient à ne pas prendre en compte du tout ce qu'on abandonne ainsi, dans le cas qui nous occupe, la préservation de la vie humaine.

### **Des valeurs « tutélaires »**

C'est la raison pour laquelle, en France, l'option a été prise depuis plusieurs décennies d'adopter des valeurs dites « tutélaires » pour les éléments à prendre en compte dans la préparation des décisions publiques.

Une valeur « tutélaire » est une valeur de référence que la puissance publique décide d'utiliser pour atteindre les objectifs qu'elle se fixe, en essayant de la définir le moins mal possible, des valeurs de compromis en quelque sorte.

Dans le domaine des investissements routiers, la première référence, en France, à une telle valorisation de la vie humaine épargnée, se rencontre dans une circulaire de janvier 1970 du ministère de l'Équipement. Elle fixe la valeur à prendre en compte dans l'évaluation des projets par vie statistiquement susceptible d'être épargnée à environ 240 000 € en valeur d'aujourd'hui.

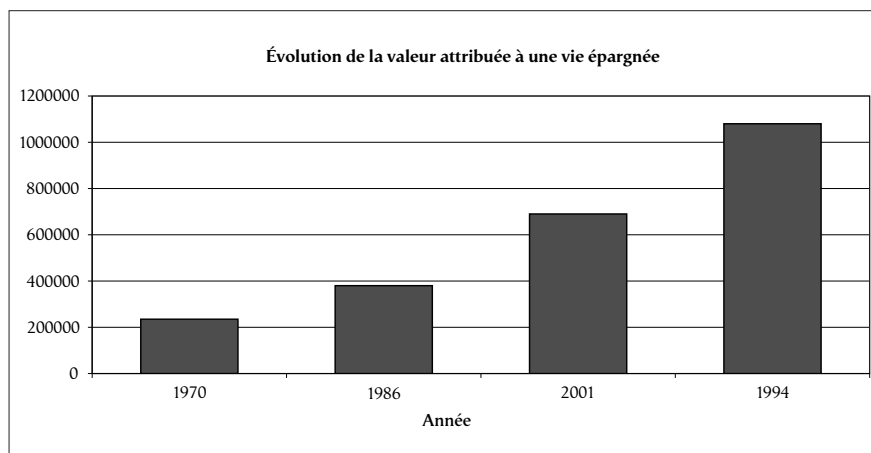
En 1986, ce montant était réévalué à environ 380 000 € d'aujourd'hui.

En 1994, une commission du Commissariat du Plan, placée sous la présidence prestigieuse de Marcel Boiteux, économiste de réputation internationale, et ancien président d'EDF, est missionnée pour tenter de mieux cerner la valeur « tutélaire » qui serait la plus adéquate au regard des mentalités collectives et des objectifs publics, pour toute une série de biens non marchands, essentiellement environnementaux. Le rapport de ses travaux propose, pour ce qui est de la vie humaine, un montant réévalué à hauteur d'approximativement 690 000 € actuels. Son évaluation s'appuyait essentiellement sur la méthode du « capital humain » complétée et adaptée pour tenter de s'affranchir d'une partie des critiques que j'ai évoquées.

Une nouvelle mission est confiée en 2001 à Monsieur Boiteux et à sa commission, pour tenir compte des progrès méthodologiques importants qui sont apparus entre-temps. Utilisant cette fois la méthode du consentement à payer, le rapport propose d'établir la valeur « tutélaire » à 1 M € pour les projets routiers, soit un peu moins d'1 150 000 € en valeur actuelle.

## **Un coût consenti pour épargner des vies en forte croissance**

On peut, à ce stade, faire observer à quel point, ramenée à des valeurs mesurées en euros d'aujourd'hui, cette valorisation de la vie sauvée a pu augmenter, dans des proportions (de un à cinq) sans commune mesure avec l'évolution dans le même temps de la richesse nationale ramenée à l'habitant (un peu plus de 70 %).



C'est l'indice d'une évolution marquée des préférences collectives dans le sens d'une valorisation de la sécurité, que manifestent aussi les efforts consentis pour l'amélioration de la sécurité routière avec des résultats spectaculaires depuis quarante ans.

La société accepte donc un effort financier de plus en plus grand pour épargner des vies sur les routes.

Sommes-nous arrivés, du moins dans les transports, avec le nouveau « rapport Boiteux », à un stade définitif de la prise en compte de la vie humaine dans les décisions publiques ?

Peut-être pas. Il reste de nombreuses incertitudes et contradictions qui laissent entrevoir que des évolutions sont encore à attendre.

Des contradictions, on en trouve dans la difficulté que les membres de la commission Boiteux ont éprouvée à aller au bout de la logique de leurs analyses. D'une part, en effet, le rapport affiche comme essentiel que « le coût à consentir pour éviter une mort supplémentaire soit le même pour tous les investissements publics. Ne pas y parvenir conduit à accepter une situation dans laquelle les pouvoirs publics se trouveraient à consacrer des sommes

considérables pour sauver quelques vies ici, alors que cette même somme pourrait en sauver beaucoup plus là ». Et pourtant, gênée de constater que dans les faits, selon qu'il s'agit de véhicule individuel ou d'autres moyens de transports comme le fer ou l'avion, « l'analyse de décisions prises » fait apparaître des différences qui peuvent aller de un à cent, dans la valeur implicite accordée à la vie épargnée, la commission se sent obligée de proposer d'adopter une valeur supérieure pour les modes de transports non routiers.

La réalité de la différence des « consentements à payer » exprimés dans les enquêtes l'emporte donc sur l'analyse objective : le public interrogé est prêt à des efforts bien plus grands pour lutter contre l'insécurité dans le chemin de fer, dans l'avion, ou dans son travail, ou en matière de santé surtout lorsqu'il s'agit de cancer... On est loin de la rationalité pure des ingénieurs, mais puisqu'il s'agit, en matière économique, d'observer le comportement des acteurs, il faut bien se résoudre à faire un bout de chemin dans ce sens, même si le résultat n'est pas vraiment optimal en terme de vies sauvées.

Les instructions ministérielles<sup>9</sup> reprennent donc cette distinction opérée par le rapport de la commission Boiteux, et fixent une valeur tutélaire inférieure pour une vie épargnée sur la route. Elles accordent même subrepticement une marge de liberté aux responsables « là où pour des raisons d'image (sic) un degré supérieur de sécurité est estimé nécessaire ».

Bref, ceux qui sont chargés de fixer la politique officielle en la matière optent pour suivre le comportement irrationnel de nos concitoyens, qu'il serait malvenu de la part d'un technocrate et encore plus d'un décideur politique de mépriser. C'est ce que mettent aussi en évidence les positions prises à propos des tunnels routiers à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. En mars 1999, chacun s'en souvient, un accident s'y était produit qui avait profondément marqué les esprits. Alors que statistiquement, les tunnels s'avèrent plutôt moins dangereux que les autres sections du réseau, probablement parce que l'impression de confinement inhabituel rend les usagers en général plus attentifs et plus prudents, un discours technocratique en ce sens aurait alors été totalement inaudible. Aussi la France s'est-elle lancée, et toute l'Europe avec elle, dans des travaux de sécurisation des tunnels dont l'efficacité en terme de vies humaines sauvées est réelle, mais moindre que celle qu'auraient pu avoir les mêmes sommes si elles avaient financé d'autres projets.

Est-ce à dire que l'idée même d'éclairer ceux qui prennent les décisions dans l'utilisation des fonds publics est un leurre, puisque dès que les outils

---

9. Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grandes infrastructures de transports, Ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, 2004.

d'analyses sont susceptibles de conduire à des conclusions en contradiction avec ce qu'on croit être le sentiment général, on en fait volontiers fi ?

Je laisse la réponse à l'appréciation du lecteur, mais il me semble qu'il serait dommage de renoncer à améliorer la sécurité générale à travers des choix éclairés par des méthodes, dont, quitte à consentir les efforts de recherche nécessaires pour les améliorer, il conviendrait plutôt d'élargir l'utilisation, malgré leurs limites, à d'autres domaines que celui des transports où elles sont à présent bien acclimatées. ■

